

# **ANALISIS KARAKTERISTIK PARKIR KHUSUS TERHADAP INTENSITAS PARKIR DI KAWASAN SIMPANG LIMA**

## **TUGAS AKHIR**

Oleh:

**YUNI SRI HANDAYANI**

**L2D 097 490**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2002**

## ABSTRAK

Kawasan Simpanglima sangat berperan dalam perkembangan perekonomian Kota Semarang, sebab di Kawasan Simpanglima ini terkonsentrasi berbagai kegiatan potensial yang menjadi tulang punggung kehidupan kota seperti perdagangan dan jasa, pusat perbelanjaan, hiburan dan rekreasi hingga kegiatan informal kota seperti pedagang kaki lima. Kompleksitas kegiatan dalam satu kawasan serta kehadiran pusat-pusat keramaian seperti Mal Ciputra, Plasa Simpanglima, Gajahmada Plasa, dan Pertokoan Simpanglima ini seolah menjadi magnet penarik bagi penduduk baik dari Kota Semarang maupun dari kota-kota sekitarnya. Tingginya intensitas pengunjung secara otomatis meningkatkan pula permintaan parkir di Kawasan Simpanglima. Terbatasnya lahan tidak memungkinkan penambahan ruang parkir. Oleh karena itu diperlukan pengelolaan perparkiran yang terpadu. Pemerintah Kota Semarang, mulai 1 Oktober 2001 menerapkan pajak terhadap parkir khusus sebesar 20% dari penerimaan parkir tiap bulan. Hal ini mengakibatkan kenaikan tarif parkir rata-rata 100% dari sebelumnya. Berdasarkan kebijakan perparkiran sebelumnya, yaitu penjelasan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 1997 dan SK Walikota Semarang No. 551.1/10/1999, kebijakan parkir dapat digunakan sebagai alat pengontrol perparkiran.

Melalui studi ini, dianalisis karakteristik parkir khusus yang berkaitan dengan intensitas parkir setelah penerapan perda tersebut. Karakteristik parkir khusus dilihat dari kondisi parkir khusus dan karakteristik penggunaannya. Dengan demikian akan diketahui karakteristik parkir khusus setelah adanya kenaikan tarif parkir sebagai akibat penerapan pajak parkir tersebut. Adapun lokasi parkir khusus yang diamati adalah lokasi parkir khusus di Plasa Simpanglima, Mal Ciputra, Pertokoan Simpanglima dan Plasa Gajah Mada yang terletak di Kawasan Simpanglima.

Untuk mencapai tujuan penelitian di atas, digunakan analisis akumulasi parkir untuk mengetahui beban parkir saat ini, analisis deskriptif rata-rata pertumbuhan parkir sebelum dan setelah kenaikan tarif parkir serta analisis crosstabs untuk mengetahui karakteristik pengguna parkir yang mempengaruhi intensitas parkir.

Hasil analisis menyebutkan bahwa akumulasi maksimal parkir motor dan mobil di Mal Ciputra, Plasa Simpanglima dan Pertokoan Simpanglima melebihi kapasitas ruang parkir yang tersedia. Dari ketiga lokasi parkir tersebut, parkir motor di Plasa Simpanglima dan parkir mobil di Pertokoan Simpanglima merupakan lokasi parkir yang paling tidak ideal, sebab beban parkirnya paling tinggi, masing-masing 560 motor/10 menit dan 98 mobil/10 menit. Sebaliknya, Plasa Gajahmada merupakan lokasi parkir khusus yang paling ideal sebab akumulasi puncak parkir baik motor maupun mobil di bawah kapasitas ruang parkir yang tersedia, masing-masing 216 motor/10 menit dan 57 mobil/10 menit. Rata-rata pertumbuhan parkir motor di Mal Ciputra meningkat 1,18%/bulan setelah kenaikan tarif parkir, namun parkir mobilnya menurun 0,38%/bulan. Sedangkan parkir motor dan mobil di Plasa Simpanglima cenderung menurun setelah kenaikan tarif, masing-masing 0,027%/bulan dan 0,057%/bulan. Berdasarkan karakteristik pengunjung yang cenderung memarkirkan motornya dekat dengan tujuan perjalanan dominan di Kawasan Simpanglima, maka intensitas parkir di Mal Ciputra dan Plasa Simpanglima lebih tinggi dari parkir khusus lainnya di kawasan tersebut.

Berdasarkan kesimpulan di atas, direkomendasikan kepada Pemkot Semarang untuk mengevaluasi kinerja kebijakan pajak parkir khusus, terutama berkaitan dengan tujuan pengendalian perparkiran di kawasan intensitas tinggi. Pelaksanaan parkir khusus juga harus diawasi lebih intensif untuk menekan kebocoran dan menghindari penarikan tarif yang terlalu tinggi, sebab penerapan perda tersebut memberi kebebasan pengelola menetapkan tarif parkir sendiri-sendiri. Dan yang lebih penting lagi, kebijakan parkir harus lebih diorientasikan untuk pengendalian lalu lintas dan perparkiran.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Seiring dengan pertumbuhan suatu kota, maka intensitas kegiatan di kota akan semakin meningkat. Intensitas kegiatan tinggi terutama berada di pusat kota. Simpanglima merupakan salah satu kawasan yang memiliki intensitas kegiatan tinggi di Kota Semarang. Kawasan Simpanglima sangat berperan dalam perkembangan perekonomian Kota Semarang, sebab di Kawasan Simpanglima ini terkonsentrasi berbagai kegiatan potensial yang menjadi tulang punggung kehidupan kota seperti perdagangan dan jasa, pusat perbelanjaan, hiburan dan rekreasi hingga kegiatan informal kota seperti pedagang kaki lima. Terkonsentrasinya beberapa kegiatan ekonomi dalam satu kawasan serta kehadiran pusat-pusat keramaian seperti Mal Ciputra, Plasa Simpanglima, Gajahmada Plasa, dan Pertokoan Simpanglima ini seolah menjadi magnet penarik bagi penduduk baik dari Kota Semarang maupun dari kota-kota sekitarnya, hingga secara otomatis meningkatkan pula volume lalu lintas di jaringan jalan sekitar kawasan tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Universitas Diponegoro tahun 1994, diketahui bahwa sebanyak 33.163 orang per hari datang ke Kawasan Simpanglima baik untuk bekerja maupun hanya berkunjung untuk berbelanja, rekreasi dan sebagainya. Hasil penelitian juga mengungkapkan bahwa akumulasi tertinggi untuk semua jenis kendaraan yang masuk di Kawasan Simpanglima sebanyak 4.105 buah (dalam interval 15 menit), sedangkan banyaknya kendaraan yang sedang bergerak dalam kawasan ini mencapai 10.752 buah (dalam interval waktu 15 menit), dengan komposisi lalu lintas terdiri atas 50-60% kendaraan bermotor ringan baik mobil pribadi maupun angkutan umum, serta 40-50% sepeda motor dan kendaraan tidak bermotor (Lembaga Penelitian Undip, 1994).

Intensitas kegiatan di Kawasan Simpanglima tersebut diperkirakan akan semakin pesat, karena adanya rencana pengaturan bangunan yang mengizinkan tinggi bangunan sampai 10 lantai, KDB

60% dan KLB 5% (RDTRK Kotamadya Semarang 1996-2005). Dengan pesatnya perkembangan di kawasan ini dikhawatirkan akan menyebabkan berbagai masalah, terutama yang berkaitan dengan lalu lintas serta permasalahan penyediaan parkir, sebab dengan makin tingginya volume kendaraan tersebut, secara otomatis permintaan parkir di kawasan tersebut juga meningkat. Jika permintaan tersebut tidak segera dipenuhi, maka berakibat seringnya terjadi kemacetan lalu lintas. Kemacetan ini salah satunya disebabkan oleh kendaraan yang antri untuk mendapatkan tempat parkir, adanya kendaraan parkir di pinggir jalan (*on street*) pada jam-jam sibuk, mengakibatkan turunnya kapasitas jalan sehingga penggunaan jalan tidak efektif dan akhirnya berimplikasi pada terhambatnya arus lalu lintas. Kondisi seperti ini sering dijumpai di Kawasan Simpanglima, terutama pada Sabtu malam dan Minggu pagi baik di sekitar bundaran Lapangan Simpanglima maupun di beberapa ruas jalan sekitarnya, seperti di Jalan Anggrek (belakang Mal Ciputra), pertemuan Jalan Simpanglima dengan Jalan Ahmad Dahlan dan Jalan Ahmad Yani.

Penambahan fasilitas parkir sebagai upaya penyelesaian masalah tersebut sudah tidak memungkinkan, mengingat keterbatasan lahan di wilayah tersebut. Oleh karena itu, untuk mengatasinya dilakukan pembinaan dan pengelolaan perparkiran dalam rangka pengendalian parkir di kawasan berintensitas tinggi. Pembinaan dan pengelolaan perparkiran harus dilakukan secara terpadu dan terkoordinasi, agar dapat mewujudkan penataan lingkungan perkotaan, kelancaran lalu-lintas jalan, dan ketertiban administrasi pendapatan daerah. Sebab pengendalian perparkiran merupakan kunci pengendalian lalu-lintas yang tepat (O'Flaherty dalam Warpani, 1990).

Baru-baru ini, Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kota Semarang, mengeluarkan Perda No. 10 Tahun 2001 tentang Pajak Parkir, dimana mulai 1 Oktober 2001 Pemda Kota Semarang menerapkan pajak parkir kendaraan bermotor yang dikelola secara khusus di lahan milik swasta baik atas nama badan ataupun pribadi yang disebut sebagai parkir khusus, sebesar

20% dari penerimaan parkir. Hal ini menyebabkan kenaikan rata-rata 100% dari tarif parkir khusus sebelumnya (Suara Merdeka, 2001).

Sebelum dikeluarkannya Perda No. 10 tahun 2001 tentang Pajak Parkir, pengelolaan parkir khusus diselenggarakan oleh UPD Pengelola Perparkiran Kota Semarang, sebagai retribusi jasa usaha. Hingga menjelang penetapan pajak terhadap parkir khusus atau tepatnya sampai bulan September 2001, parkir khusus telah memberi kontribusi lebih dari setengah, secara keseluruhan total penerimaan pendapatan daerah dari sektor retribusi parkir, yaitu 50,28% atau senilai Rp. 526.926.725,99 (UPD Pengelola Perparkiran Kota Semarang, 2001).

Dengan diberlakukannya UU No. 34 tahun 2000 tentang Perubahan atas UU No. 18 tahun 1997 tentang pajak daerah dan retribusi daerah, mengakibatkan penyelenggaraan parkir di luar badan jalan dikenakan pajak. Penerapan pajak terhadap penyelenggaraan perparkiran dilandasi pemikiran bahwa parkir merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang potensial, yang dibutuhkan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah dalam rangka memantapkan otonomi daerah. Hal ini ditunjukkan dengan tingginya kontribusi pajak parkir dalam pemasukan PADS Kota Semarang hingga 4 bulan sejak diberlakukannya pajak parkir, yaitu sebesar 1,43% (Rp. 179.595.850,00) dari total PADS Kota Semarang Tahun Anggaran 2002 sebesar Rp.12.576.436.211,00 (DPKD Kota Semarang, 2002).

Jumlah tersebut merupakan peningkatan pendapatan yang sangat besar, mengingat sebelum adanya penerapan pajak terhadap parkir khusus, pemasukan pendapatan Pemerintah Kota Semarang dari sektor parkir khusus hanya sekitar Rp. 300 - 400 juta/tahun (Pikiran Rakyat, 2001).

Istilah pajak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah pungutan wajib, biasanya berupa uang yang harus dibayar oleh penduduk sebagai sumbangan wajib kepada negara atau pemerintah sehubungan dengan pendapatan. Sedangkan retribusi berarti pungutan uang oleh pemerintah (Kota Praja dan sebagainya) sebagai balas jasa, dan istilah tarif dalam tata Bahasa Indonesia adalah tarif (daftar) harga (sewa, ongkos, dan sebagainya). Dari istilah